

La estación de ferrocarril de Utiel. Origen, desarrollo y malogro de un gran proyecto ferroviario

José Alabau Montoya
Instituto de Estudios Conquenses

Resumen

La estación de ferrocarril de Utiel (Valencia) fue proyectada desde los primeros estudios como una estación intermedia de la llamada línea “directa” Madrid-Valencia. Pero por motivos políticos y comerciales durante 62 años (hasta 1947) funcionó como verdadera estación “de término” del tramo Valencia-Utiel, desarrollando una intensa actividad comercial, con un área de influencia que comprendía una amplia zona de riqueza vinícola, pero también de otros productos. Cuando en 1927 se proyectó la línea Baeza-Utiel (como parte del gran proyecto transversal entre Algeciras y Saint Giron, en Francia), efectuando el enlace con la de Madrid-Valencia en Utiel, la estación utielana fue íntegramente ampliada y reformada para que fuera capaz de acoger el potencial movimiento de pasajeros y mercancías que se preveía como importante nudo ferroviario que estaba llamada a ser.

Palabras Claves: Utiel, estación de ferrocarril, Baeza, línea Madrid-Valencia.

Códigos JEL: N73, N74, L92, R41.

Abstract

Since its first studies the railway station of Utiel (Valencia) was projected as a middle station, inside the “direct” Madrid – Valencia line. But due to politic and commercial reasons it operated as a true railway terminal of the Valencia – Utiel line during 62 years (until 1947), carrying an intense commercial activity out with an area of influence, which affected to a wide wine-growing region, but also with other products. When in 1927 was planned the Baeza – Utiel railway line (as a part of the large transverse axis project from Algeciras to Saint Giron, in France) and was created a junction on the Madrid–Valencia line at Utiel, the station was enlarged and totally renovated in order to potentially accommodate the anticipated rise in movement of both passengers and goods as an important railway hub.

Key words: Utiel, railway station, Baeza, Madrid-Valencia line.

JEL Codes: N73, N74, L92, R41.

La estación de ferrocarril de Utiel. Origen, desarrollo y malogro de un gran proyecto ferroviario

[Fecha de recepción del original: 12-12-2015; versión definitiva 2-06-2016]

José Alabau Montoya

Instituto de Estudios Conquenses

1. Introducción¹

Desde mediados del siglo XIX fueron numerosos los proyectos propuestos para unir por vía férrea Madrid con Valencia. En todos ellos se presentaba la histórica disyuntiva de si hacerlo por la ruta del sur (dando un rodeo por Almansa y Albacete), más llana pero considerablemente más larga (162 km, según la estimación de Ortega del Río), o hacerlo por Utiel, más corta pero con importantes problemas orográficos que salvar. Como siempre, se decidió inicialmente la solución más cómoda: la meridional, tal vez porque en aquel momento para los promotores el negocio estaba en la concesión y la construcción, y no en la explotación. Cada promotor intentaba justificar el trazado que consideraba más apropiado según los condicionantes del terreno, la longitud de la línea, el radio de las curvas, las obras de infraestructura, las pendientes máximas, etc., buscando optimizar la relación entre los costes por kilómetro y las expectativas económicas de explotación. La gran mayoría de aquellos proyectos coincidían en establecer una estación en Utiel. En el presente trabajo nos vamos a centrar en el estudio de dicha estación a través de los proyectos que fueron decisivos en su construcción y posterior desarrollo (Ortega del Río de 1869, Ribera de 1916, Trueba de 1932 y Ullastres de 1946), así como en el desarrollo económico de esta ciudad y su área de influencia, como consecuencia de la intensa actividad desarrollada en su entorno.

La estación de Utiel fue proyectada siempre como “intermedia” de la línea Madrid-Valencia, aunque actuó como verdadera estación de término durante muchos años y fue designada como futuro punto de cruce entre aquella línea y la de Baeza-Utiel-Teruel-Lérida, estando llamada a ser un nudo ferroviario y logístico de primera magnitud en el mapa de ferrocarriles de España. Sin embargo, las crisis económicas y las políticas sobre transportes y comunicaciones de los sucesivos gobiernos hicieron fracasar aquel gran proyecto ferroviario. Los principales factores que intervinieron en su construcción, desarrollo y posterior decadencia fueron:

a) Los diversos proyectos propuestos, que buscaban conectar Madrid y el centro peninsular con Valencia y su puerto marítimo mediante la línea “directa” más conveniente y rentable.

¹ Contacto: pep_alabau@hotmail.com.

b) El interés de los grandes propietarios y comerciantes vinícolas comarcanos y valencianos por hacer llegar el vino de la manera más rápida y económica hasta el puerto de Valencia para su embarque y exportación.

c) La competencia empresarial que este trazado por Utiel representaba para la línea que discurría por Almansa, propiedad de otra influyente compañía ferroviaria.

d) El prolongado periodo (62 años) que transcurrió entre la puesta en explotación del trayecto Valencia-Utiel (1885) y su continuación hasta Cuenca (1947), durante el cual la de Utiel actuó como verdadera estación de “término”.

e) La necesidad que un amplio territorio situado a la parte occidental del río Cabriel tenía de utilizar la estación de Utiel para poder “sacar” sus productos por ferrocarril. El ingeniero Valeriano Mestre, en su Memoria (1888), defendía que

“entre la ribera derecha del Cabriel y la izquierda del Júcar, muchos productores de cereales, vino y ganado no tienen otras vías de exportación o importación que el ferrocarril Madrid-Valencia, por La Roda, Almansa y Alicante” recorriendo largas distancias, o acudir a Utiel mediante “el arrastre por caminos vecinales en mal estado o por la carretera general”².

f) La inauguración en 1847 de la carretera de Las Cabrillas (actual N-III)³, la cual ejerció una gran competencia con el ferrocarril e influyó de manera determinante no sólo en el tráfico comercial de las estaciones de esta línea, sino en su propio futuro.

g) Y por último, y quizás el factor más importante, la trascendencia que tuvo para el futuro de esta estación el también frustrado proyecto de la línea Baeza-Utiel-Teruel (1927), cuyo cruce con la línea Madrid-Valencia se iba a producir precisamente en Utiel, y obligaría a la ampliación de las instalaciones de esta estación de forma sustancial.

2. ¿Por qué una estación en Utiel?⁴

En la elección de Utiel como estación intermedia del proyecto de ferrocarril Madrid-Valencia las propuestas se basaban en tres motivos fundamentales: Por una parte, esta población desde la Antigüedad ha sido el centro comercial de una importante área de influencia no solo comarcal sino que alcanza a otras muchas poblaciones limítrofes de las Serranías Alta y Baja de Cuenca. Por otro lado, en la mayoría de las memorias de los diversos informes y proyectos ferroviarios de esta línea se destacaban razones basadas en el interés por “la ineludible necesidad” de poner a Madrid en comunicación directa y rápida con el Mediterráneo por la línea más corta, y porque se atravesaba “la rica comarca de Utiel”⁵. Y, por supuesto, también estaba el interés comercial del sector vinícola, que fue el que realmente propició su desarrollo. Además, con esta línea se podía aprovechar

² Archivo Histórico Ferroviario (AHF) L-683. Banque Parisienne. 1888.

³ Las obras de reforma de esta carretera, obra del ingeniero D. Lucio del Valle, se iniciaron en 1825 gracias a la influencia e intervención del general utielano D. Miguel Iranzo.

⁴ Sobre la historia de la línea de ferrocarril Madrid-Cuenca-Utiel-Valencia, véase Aguilar (2008).

⁵ AHF. Leg. I 0075-001. Julio Cervera. Proyecto Construcción Ferrocarril Económico Utiel a Landete. Libro I. 1895.

la explotación de las minas de carbón de Henarejos y del centro de España, cuyo preciado producto en aquel momento también hubiera servido para alimentar las voraces calderas ferroviarias de esta y otras líneas; comercializar la madera de los pinares de la Serranía de Cuenca; y facilitar el abastecimiento de las frutas, verduras, pescado, etc., procedentes de Valencia⁶. No todos los informes proponían el paso por Cuenca, pero la gran mayoría venía a coincidir en que la línea debía tener una estación en Utiel⁷.

El factor determinante que decidió llevar a cabo la construcción de esta línea fue la plaga de filoxera que invadió los viñedos franceses en el último cuarto del siglo XIX y su posterior expansión a otras zonas de tradición vinícola de Valencia y Alicante, ya que a partir de entonces Utiel y su comarca, coincidiendo con los años de mayor desarrollo ferroviario, se convirtieron en la mejor alternativa para la producción vinícola, tanto para abastecer los mercados que cubrían aquellos caldos como para la exportación, y llegaron a ser un importante centro productor y exportador vinícola, sobre todo a partir de 1880. La evolución posterior de su estación irá ligada, como el resto de la línea, al desarrollo de los distintos planes de ferrocarriles y a los intereses de las compañías ferroviarias. En el fondo, para los comerciantes y exportadores de vino locales y valencianos el objetivo quedó cumplido con la inauguración y puesta en funcionamiento del ferrocarril Utiel-Valencia en 1887. Poco les importaba que éste pudiera continuar o no hacia Cuenca o Madrid.

Los primeros proyectos de un ferrocarril de Madrid a Valencia tuvieron lugar a mediados del siglo XIX de la mano de algunos financieros, aventureros y oportunistas, que en algunos casos intentaron ganar dinero no sólo con la explotación de los ferrocarriles que ellos mismos proponían, sino también con las subvenciones estatales y la venta a terceros de aquellos proyectos. Así ocurrió con el concedido a la compañía inglesa de Próspero B. Volney (1845) y con el de Ortega del Río, quien lo ofreció a algunos financieros y a la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), sin conseguir que nadie en un principio se interesara por él.

En todos los proyectos propuestos de esta línea la estación de Utiel apareció clasificada como de 2ª clase, “intermedia” o “de paso”, concebida con entrada y salida en un solo edificio situado a un lado del tendido de las vías. Incluso después de la ampliación y modificación estructural que tuvo lugar en 1946 con el proyecto de la línea Baeza-Utiel-Teruel no se alteró esta disposición. El edificio de viajeros, tanto en su primer diseño como después de las reformas, respondía a un modelo de estandarización propio de las construcciones de la época, si bien en su conformación actual se podría decir que representa un caso de “mestizaje” o acoplamiento, pues aunque en un principio se construyó siguiendo el modelo estándar de las estaciones de la línea Valencia-Utiel, cuando se prolongó la línea hasta Cuenca, al formar parte aquellas estaciones de otra tipología distinta (línea Cuenca-Utiel) se reformó arquitectónicamente aprovechando el edificio existente, pero aumentándolo en altura para dar cabida a los diversos servicios

⁶ Archivo de la Diputación de Valencia (ADV). Leg. 28, exp. 867.

⁷ Entre 1845 y 1926 hubo más de 20 proyectos ferroviarios sobre esta línea que contemplaban una estación en Utiel.

que debía albergar cuando se produjera la puesta en servicio del planeado ferrocarril transversal Baeza-Utiel.

3. El proyecto de Francisco Ortega del Río (1869)

Después de dos propuestas previas⁸, D. Francisco Ortega del Río solicitó una tercera concesión (12-8-1869) de un ferrocarril “De Cuenca a Valencia por Landete, y ramales desde este punto a Teruel y las Minas de Henarejos”, que fue declarado de utilidad pública el 7 de marzo del año siguiente. El 20 de abril se autorizó su replanteo, que en Utiel estaba previsto para los días 7 y 8 de mayo. La concesión oficial, que era por 99 años, con libertad de tarifas y sin subvención estatal, no llegaría hasta marzo de 1882. El proyecto contemplaba, según las diferentes secciones, sistemas de vías, planos y perfiles longitudinales y transversales, obras de fábrica (túneles, casas de guarda y estaciones, almacenes, talleres, cocheras y depósitos de agua), material de tracción y móvil, etc⁹.

Hacia 1875 se produjo un aumento importante de la demanda de vino de la zona y los comerciantes y exportadores del Grao de Valencia necesitaban mejorar y facilitar su transporte hasta el puerto. Fue entonces cuando el Banco Regional Valenciano se interesó por este proyecto ferroviario. El 29 de enero de 1882 se publicó en la prensa valenciana la noticia de la decisión de construir este ferrocarril, dando lugar en Utiel a grandes demostraciones de júbilo¹⁰. El banco compró la concesión a Ortega (24-3-1882) el mismo día de la aprobación del proyecto. Con la colaboración de varios inversores interesados se promovió y creó la Sociedad de los Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel (1-7-1882), a la que se transfirió la concesión (7-10-1882), nombrando como director facultativo a D. Antonio Cortina. Éste hizo un replanteo de la línea primitiva, así como modificaciones del proyecto original en el trazado y en las obras de fábrica. Se preveía la construcción de cuatro estaciones en la comarca: Utiel (2ª clase), San Antonio (4ª clase), Requena (2ª clase) y El Rebollar (4ª clase).

Apenas constituida aquella sociedad se iniciaron las gestiones para emprender las obras. El 3 de julio los directivos de la compañía visitaron los ayuntamientos de los pueblos por los que se preveía que iba a discurrir la línea para tantear su grado de colaboración en la compra y expropiación de los terrenos, y buscando financiación. Las primeras expropiaciones tuvieron lugar en el tramo de Valencia a Buñol, y el día 19 se sacaron a subasta las obras de explanación entre Utiel y Siete Aguas en tres tramos: el primero de ellos comprendía desde Utiel hasta la llamada cuesta de Molina (Requena)¹¹.

⁸ El primer proyecto (1863) tuvo bastantes inconvenientes, tanto en su replanteo –por la resistencia de algunos propietarios–, como en sus estudios. Estos fueron llevados a cabo por el ingeniero D. Pedro Calbo Martín, ayudado por D. Antonio Cortina y D. Abelardo Toledo. Precisamente Calbo era el Jefe de la 2ª Sección (Yátova-Utiel) de aquel proyecto (ADV Caja 26. Exp. 743 y 748). El segundo fue presentado el 25-12-1867 y estaba basado en el anterior (ADV. Caja 39., Exp. 1311).

⁹ Archivo General de la Administración (AGA). Caja 25/02138.

¹⁰ Diario “Las Provincias”. Valencia. 4-2-1882.

¹¹ Gaceta Caminos de Hierro, 30. 29-7-1883.

Pero D. José Benito, ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles, había emitido un informe negativo sobre algunos aspectos del proyecto de Ortega con relación a la viabilidad económica, el trazado y algunas obras de fábrica, al considerar que en el diseño de las estaciones de 3ª clase, que eran prácticamente las mismas que las construidas por la compañía MZA en la línea de Alicante, y en concreto las de 2ª clase (como era la de Utiel), la distribución era inadecuada, argumentando entre otras cosas que el jefe de estación no tenía despacho en la planta baja, existía una pérdida inútil de terreno en la sección de equipajes, y la fonda y el café estaban situados en la primera planta. Detalles que según él no eran prácticos ni funcionales. Era del parecer que debía suprimirse el primer piso y dejar sólo los bajos aunque se les hubiera de dar más espacio de planta, distribuyendo las dependencias en la forma que sirvieran adecuadamente a sus fines¹². Según el informe de la compañía:

“El tipo de estaciones en general para toda la línea [están] compuestas de planta baja sobre superficie rectangular y sus fachadas decoradas con arcos de medio punto, jambas, molduras y cornisas, sistema de ladrillo agramilado. Todas tienen sus andenes de servicio, muelles y retrete. En las estaciones de Utiel, Requena y la provisional de Venta Mina hay pozos y balsas con sus bombas y máquinas de vapor con su depósito de agua para el servicio de locomotoras”¹³.

Tal y como planteó Cortina, los edificios se construyeron de estilo clasicista, sobrios, sencillos y con severidad en sus formas. Todos quedaron con una sola planta y en algunos casos se amplió la superficie para dar más cabida y servicio de acuerdo con su categoría. Esta quedó establecida según la longitud de la planta y por el número de vanos del edificio (5, 9, 11 o 15) dispuestos de forma simétrica modular rematados por arcos de medio punto. En nuestro caso, aquella antigua estación de Utiel, al ser de 2ª categoría, disponía de 11 vanos (que aún conserva).

Basándose en aquel proyecto, el 7 de agosto de 1882 se inauguraron solemnemente en Utiel las obras (Alabau, 2016a). La construcción del tramo de la sección 3ª hasta Siete Aguas fue encomendada al contratista D. Aureliano Martínez, bajo la dirección facultativa de Cortina, si bien parece ser que la acabó D. Teodoro Balaciart¹⁴. En cuanto a las expropiaciones, las “Juntas Gestoras del Ferrocarril” de Utiel y Requena y el Banco Regional Valenciano nombraron en 1883 como perito a Pedro N. Checa para que valorase las parcelas afectadas.

La sociedad promotora no tardó en tener problemas financieros y tuvo que acudir a la Banque Parisienne para poder asumir los gastos de construcción del proyecto. Aunque las obras continuaron, surgieron grandes demoras debidas a problemas de orden meteorológico (hubo inundaciones y nevadas que dificultaron las obras y el abastecimiento de material debido al mal estado de los caminos) y a una epidemia de cólera (1885). Por fin quedó concluido el tramo Utiel-Venta Mina el 31 de agosto de 1885.

¹² “Informe del Ferrocarril de Valencia a Landete y Minas de Henarejos”. 1865. AGA. Caja 25/02138.

¹³ Sociedad (1885), pp. 7, 9 y 20.

¹⁴ Sociedad (1885), p. 29. En la Gaceta de los Caminos de Hierro (Nº 3. 17-1-1886) se dice que las obras de la Sección 3ª fueron llevadas a cabo “casi exclusivamente” por Balaciart.

Como las obras del tramo Valencia-Buñol habían sido finalizadas dos años antes, la explotación comercial desde Utiel hasta Valencia quedó abierta provisionalmente el 16 de octubre de 1885 (con trasbordo provisional en galeras por carretera entre Venta Mina y Buñol) mediante trenes mixtos de viajeros y mercancías. El viaje inaugural oficial del trazado en su totalidad no se hizo hasta un mes más tarde (15-11-1885) precisamente por causa de la mencionada epidemia.

Debido a las dificultades económicas, la compañía concesionaria pidió del Gobierno que fuera relevada de la obligación de llevar el ferrocarril hasta Cuenca y de la construcción de los dos ramales de Landete y Teruel a cambio de renunciar al contrato a perpetuidad y a la libertad de tarifas (30-4-1886), algo que le convenía también al Estado. Claro indicio éste de que en realidad sólo se veía la rentabilidad en el tramo hasta Utiel y se tenía poco interés en continuar la línea hasta Cuenca. Con mayor motivo cuando el capital francés estaba interesado sobre todo en la exportación de los vinos. El Estado accedió y el 18 de septiembre de 1886 una Real Orden autorizó a la compañía para que la línea acabara en Utiel, declarando a esta población como estación extrema¹⁵.

Al año siguiente (11-9-1887) se acabaron las obras en el puerto de Las Cabrillas (sección Buñol-Venta Mina) y quedó completado el trayecto entre Valencia y Utiel. Para estas fechas la Banque Parisienne, acreedora de la Sociedad, ya se había hecho cargo de la misma (9-12-1886) cambiando el nombre por el de Compañía de los Ferrocarriles del Este de España, cuyo objetivo era explotar la línea Valencia-Utiel y ejecutar cuando fuera posible el resto hasta Cuenca. Sin embargo, pocos años después (junio 1890) esta compañía se declaró en suspensión de pagos y se hizo cargo de las deudas la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (enero 1891) convirtiéndose en la nueva propietaria. La vieja idea de la conexión directa a Madrid se congeló y la línea de Utiel quedó limitada a un ramal de interés puramente económico comarcal, sin conexiones, dependiente casi exclusivamente de la evolución de los mercados vinícolas.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) tuvo que hacer frente a las quejas planteadas por propietarios afectados por las servidumbres interceptadas por el ferrocarril, ya que algunas fincas habían quedado divididas por el trazado o se habían complicado sus accesos. Hubo de aceptar la mayor parte de las peticiones de los reclamantes y dar soluciones mediante pasos a nivel, además de hacerse cargo del acabado y mejora de las obras ya realizadas, del tendido de vías y del problema de la deuda asumida por las expropiaciones de terrenos y con el perito tasador que no habían sido resueltas todavía. En este sentido, la compañía recurrió a la nueva Ley de Ferrocarriles (R.O. 25-2-1897), donde se contemplaban unos precios de expropiación forzosa bastante inferiores a los que se habían ofrecido, y se nombraban nuevos peritos. La Banque Parisienne habilitó un crédito de 135.000 pesetas para el pago de dichas expropiaciones, de las cuales 67.000 eran para los propietarios utielanos (Hortelano, 2008, p. 77).

Existen dos actas de deslinde y acotamiento de terrenos en el término de Utiel. La primera (19-7-1901) afecta de 150 propietarios. En la segunda (2-2-1906) se procedió a

¹⁵ Gaceta de Madrid. Núm. 272. 29-9-1886.

fijar las cotas de los ángulos para determinar las líneas de separación respecto del eje de la vía “tomando como origen la línea que separa el Oeste de la estación de las propiedades particulares situada a 172,50 m. antes del Km. 0, fijado en el andén de la estación”¹⁶.

En concreto, la antigua estación de Utiel quedó emplazada al noreste de la ciudad, a 743,44 m de altitud, entre los puntos kilométricos 0 y 0+094 y con un edificio de viajeros de una sola planta rectangular de 38,45 m de largo por 8,85 m de ancho, situado a un nivel superior a la calle al que se accedía mediante escalones de acceso frontal. Las instalaciones tenían una longitud total de 402,50 m con una anchura de entre 77 m (en su lado oeste) y 79 m (al este). Contaba con “espaciosos muelles” y una playa de cuatro vías que finalizaban en una plataforma giratoria. La vía única hacia Valencia ocupaba un terreno de anchura variable de unos 11 m. A la derecha del edificio de viajeros había un pequeño edificio de cantina; a la izquierda, un muelle de mercancías; y al final, unas pequeñas cocheras. La otra parte de las vías (al norte) estaba ocupada en su totalidad por otro muelle de carga. El material de tracción y móvil existente, propiedad de la compañía del Este (1893), era de 8 locomotoras de 6 ruedas y una “Tander” (averiada), 30 coches de viajeros, 10 furgones, 223 vagones, 11 jaulas para ganado y 2 grúas. Al pasar la línea a Norte ésta adquirió dos locomotoras y 30 vagones más, pero, al parecer, para cumplir con lo establecido en una R.O. de 6 de junio de 1888, hacían falta todavía otras dos locomotoras y 90 vagones¹⁷.

4. Núcleo polarizador de la industria y el comercio de Utiel

El mundo del ferrocarril en los albores del siglo XX era una completa novedad para la sociedad en general, pero mucho más en un ámbito rural como el de Utiel. Una estación ferroviaria representaba mucho más que un punto de embarque o desembarque de viajeros o mercancías. Sus amplios espacios, las construcciones, el material móvil y la infraestructura en general constituían un símbolo de modernidad que irrumpía en la vida de los ciudadanos con todo el ímpetu de sus estructuras y con gran aparato técnico e industrial. Pero lo más importante era que el ferrocarril facilitaba la comunicación con la capital valenciana, superando el ámbito local en muchos aspectos (laboral, cultural, sanitario, administrativo, educativo, etc.). Las familias acomodadas mandaban a sus hijos a Valencia a estudiar a la universidad o al instituto. Los espectáculos taurinos programados en la gran plaza de toros utielana (inaugurada en 1858) atrajeron a gran cantidad de aficionados valencianos (y viceversa), que gracias al tren pudieron desplazarse para ver a sus ídolos del momento.

A partir de 1852, cuando llegó la plaga del oídio a los viñedos franceses, empezaron a llegar a Utiel y el resto de la comarca comerciantes y comisionistas valencianos, catalanes y extranjeros que operaban en la zona portuaria de Valencia. Hacia 1880 eran ya muchas las firmas francesas que negociaban o instalaban sus bodegas en las inmediaciones de la estación utielana. De la capital valenciana llegaron también representantes de importantes empresarios como el marqués de Caro, Mompó, Gandía Pla, etc., de tal forma que desde

¹⁶ AHF. Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España. Expediente I-049-11.

¹⁷ AHF. Expediente I 147-126. Informe 21-1-1895.

el momento de su inauguración la estación ferroviaria de Utiel supuso la conversión de esta ciudad en un importante elemento polarizador de desarrollo económico y social, pues para una amplia área de población de la provincia de Cuenca esta estación era la más cercana y en aquel momento el ferrocarril el medio más moderno, rápido y práctico para hacer llegar a Valencia y su puerto los productos de la zona, sobre todo el vino, pero también la madera de la Serranía conquense, los cereales, la fornilla, el cemento, la harina, etc., así como para recibir artículos básicos como carne, pescado, telas, herramientas, abonos, maquinaria, etc.

Cuadro 1. Resumen de la actividad comercial en Utiel entre 1880 y 1910-1947.

| | 1880 | 1885 | 1892 | 1897 | 1902 | 1905 | 1910 | 1947 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Abogados | 1 | 7 | 9 | 7 | 8 | 7 | 8 | 10 |
| Agentes de Negocio | 5 | 11 | 10 | 9 | 9 | 2? | | 13 |
| Alm. madera / Aserraderos | 1 | 4 | 5 | 4 | 4 | 3 | 4 | 7 |
| Carpinteros | 12 | 26 | 31 | 17 | 19 | 12 | 12 | 9 |
| Cosecheros vino | 21 | 40 | 44 | 37 | 36 | 46 | 39 | 41 |
| Cuberos | 4 | 10 | 11 | 11 | 11 | 6 | 6 | 0 |
| Ganaderos | 5 | 15 | 21 | 17 | 24 | 12 | 12 | 4 |
| Tratantes ganado | 0 | 5 | 6 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 |
| Peluqueros | 2 | 12 | 13 | 10 | 10 | 13 | 12 | 14 |
| Sastres | 3 | 11 | 12 | 12 | 11 | 7 | 7 | 9 |
| Ultramarinos / Comestibles | 1 | 4 | 8 | 11 | 11 | 17 | 17 | 42 |
| Tratantes de vinos | 0 | 8 | 9 | 13 | 12 | 13 | 10 | 17 |
| Zapateros | 3 | 12 | 15 | 12 | 11 | 3 | 4 | 5 |

Fuente: Anuario Bailly-Bailliere. Elaboración propia.

Nota: En 1947 se produjo la conexión con Cuenca y Madrid.

Utiel se convirtió en un verdadero centro comercial y logístico, con un envidiable potencial de desarrollo. Su casco urbano incrementó el censo de población en un 72% en menos de 25 años, pasando de 7.105 habitantes en 1878 a unos 9.800 en 1920, llegando a mantener un censo superior al de su vecina Requena hasta 1960. Sus cada vez más numerosos establecimientos y almacenes se abastecían de todo tipo de mercancías que arribaban a la estación. A Utiel llegaban diariamente: ordinarios, carros, autobuses y camiones con viajeros y mercancías procedentes de su área de influencia, bien para comerciar o abastecerse de mercancías llegadas por ferrocarril, bien para facturar sus propios productos, o para tomar el tren con destino a la capital valenciana. Fruto de aquella bulliciosa actividad, sus calles se llenaron de establecimientos de todo tipo: cafés, talleres, tiendas, almacenes, profesionales de diversos oficios y de posadas u hoteles donde se alojaban los comerciantes y agentes de compra de firmas comerciales y exportadoras que monopolizaban la actividad vinícola local y comarcal para cerrar tratos con los cosecheros y bodegueros, contribuyendo con ello a modificar y modernizar el paisaje urbano y proporcionando durante mucho tiempo un ambiente cosmopolita a esta población.

El Cuadro 1 recoge la evolución de varias profesiones significativas que demuestran el evidente desarrollo económico de Utiel a partir de la inauguración de la estación utielana (1885).

5. El movimiento comercial de la estación de Utiel

No es el objetivo de este trabajo hacer un estudio pormenorizado de la evolución de los movimientos comerciales de esta estación, pero al objeto de demostrar la importancia que llegó a tener su actividad ofrecemos los datos de los productos más importantes expedidos, como fueron el vino, la madera y la harina, así como los pasajeros. Se puede decir que por su situación estratégica y su condición de “término” la estación de Utiel tuvo desde el primer momento la mayor concentración de llegadas y expediciones de mercancías de la comarca, la cual se ha estimado en casi el 60% del total de la línea (Piqueras, 2008, p. 132).

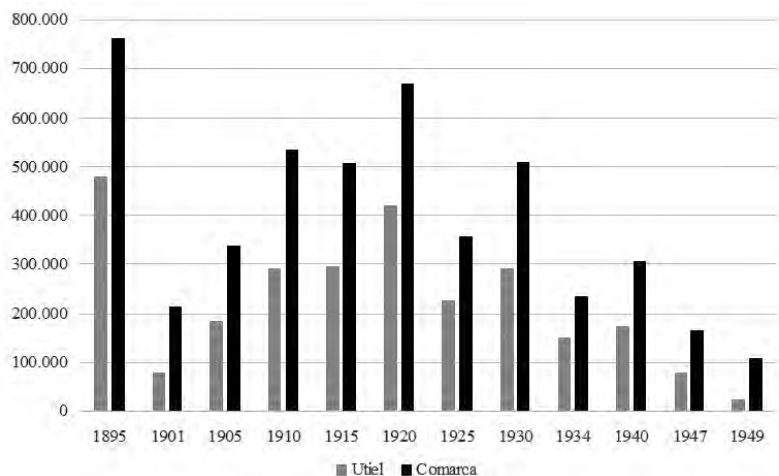
Cuadro 2. Expediciones de vino por la estación de Utiel. Hl.

| | 1895 | 1901 | 1905 | 1910 | 1915 | 1920 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Utiel | 480.534 | 77.637 | 183.318 | 291.242 | 293.265 | 419.441 |
| Comarca | 763.090 | 212.237 | 338.915 | 532.868 | 506.629 | 670.359 |
| % | 63,0 | 36,6 | 54,1 | 54,7 | 57,9 | 62,6 |
| | 1925 | 1930 | 1934 | 1940 | 1947 | 1949 |
| Utiel | 224.553 | 292.404 | 150.464 | 173.232 | 76.419 | 22.314 |
| Comarca | 356.280 | 507.442 | 234.946 | 305.646 | 164.448 | 106.869 |
| % | 63,0 | 57,6 | 64,0 | 56,7 | 46,5 | 20,9 |

Fuente: AHF Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte), Tráfico de mercancías (1895-1930). Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia (COCINV), Memorias. RENFE, Tráfico de mercancías (1930-1949). Elaboración propia.

Nota: Entre 1944 y 1946 no se ofrecieron datos pormenorizados. El año 1949 incluye los datos de las estaciones de Las Cuevas y Camporrobles puestas en servicio en 1947.

En 1845 en Utiel había plantadas 3.600 ha de viñedo y ya se producía casi 44.000 hl de vino. Ya hemos comentado que a partir de 1875 el mercado de vinos experimentó un impulso de gran magnitud, ocasionando en el caso de Utiel una de las transformaciones más intensas del viñedo español convirtiéndolo prácticamente en monocultivo, hasta el punto de llegarse a hablar de esta población como de “Viña de España”, eslogan que todavía aparece en alguno de sus accesos por carretera. Fue el momento en que llegó a esta comarca un gran número de comisionistas franceses y catalanes para comprar unos caldos que, por sus características, resultaban idóneos para completar en color y fuerza a los franceses sin alterar su sabor (Piqueras, 1986, pp. 185 y 187).

Gráfico 1. Expediciones de vino por la estación de Utiel. Hl.

Fuente: Las mismas que las del cuadro 2.

Es por tanto en las últimas dos décadas del siglo XIX cuando debido al importante incremento en la producción y exportación de vinos a Francia, los altos precios que llegó a alcanzar este producto y la inauguración de la nueva dársena del puerto de Valencia que facilitaba el embarque y daba servicio hasta la propia estación, se produjo la decisión político-financiera de apoyar e invertir en la construcción de un ferrocarril de Valencia a Madrid, a propuesta de algunos empresarios y terratenientes valencianos, algunos de ellos comarcanos o con importantes propiedades en estas tierras que, siguiendo la iniciativa del marqués de Campo, vieron en la explotación del viñedo del interior valenciano unas expectativas de beneficio nada desdeñables. Entre ellos estaban D. Luis Mayans¹⁸, D. Nicolás García Caro (Marqués de Caro), D. Antonio María Ferrer de Plegamans (Conde de Plegamans), D. Fidel García Berlanga, D. José de la Cárcel, D. Norberto Piñango o D. Miguel de Córdoba, que fueron en buena medida los responsables de que el Banco Regional Valenciano se hiciera cargo de la construcción del ferrocarril hasta Utiel. También intervinieron en este objetivo el importante comerciante catalán afincado en Valencia Josep Jaumandreu, y el valenciano Luís Oliag, presidente y director gerente respectivamente de la Sociedad de Ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel, ambos exportadores de vino.

Todo aquel movimiento comercial provocó un importante ensanche del núcleo urbano de la ciudad, sobre todo hacia el norte, que obligó, como en otras poblaciones ferroviarias (Valdepeñas, Alcázar de San Juan, Manzanares, Puertollano, etc.) a crear muelles y apartaderos para dar servicio a la gran cantidad de bodegas y almacenes que se concentraron cerca de la estación, donde se acumulaban mercancías y productos dispuestos para su expedición, y otros procedentes de Valencia a la espera de ser

¹⁸ D. Luis Mayans Enríquez de Navarra, ministro en diversos gobiernos, fue uno de los principales impulsores de este ferrocarril.

conducidos a otras poblaciones vecinas o distribuidos entre el comercio local. Aquellas bodegas llegaron a conformar un verdadero barrio (“Barrio de las Bodegas”) que a finales de los años 30 superaban la cuarentena, algunas de ellas de prestigio nacional e internacional como eran las de Schenk, Mompó, Cherubino Valsangiacomo, Augusto Egli o Tenchendorff y Cía. Ninguna otra ciudad vinícola de España superó esta cantidad de bodegas en torno a su estación (Piqueras, 2008, p. 130).

Naturalmente el ferrocarril pronto acaparó la mayor parte del transporte de vino, y a partir de la puesta en servicio de la línea en su totalidad (1887) se consolidó un flujo exportador que conducía el vino directamente desde las bodegas hasta el puerto de Valencia¹⁹. A partir de 1895 las exportaciones de vino comarcales decayeron, pues Francia dejó de ser el principal comprador, pero se recuperaron al llegar otros comerciantes procedentes de Suiza, Alemania y Sudamérica. Hasta 1930 la media anual de expedición de vino y alcohol por la estación utielana superó los 300.000 hl, más de la mitad (52%) del vino expedido por las cuatro estaciones de la comarca (cuadro nº 2)²⁰. En aquellos años era habitual ver estacionados en las vías muertas interminables colas de vagones cisterna a la espera de recibir su preciada carga con destino al puerto de Valencia.

A partir de los años 20, para el transporte del vino empezó a emplearse masivamente el vagón-cisterna por su utilidad y comodidad para la carga y descarga, en vez de los toneles, y algunos bodegueros y comerciantes pugnaron por situar sus bodegas o almacenes lo más cerca posible de la estación con el fin de disponer de su propio muelle de embarque. Así nos consta en Utiel por algunas solicitudes para construir “apartaderos” de vía propios hasta los almacenes. Otros pidieron construir tuberías que condujeran el vino desde estos, situados en las inmediaciones de la estación, hasta los vagones-cisterna. Norte, por lo general, no tuvo inconveniente en autorizar este tipo de instalaciones, pero con determinadas condiciones²¹.

Dada la cantidad y cualidades del vino obtenido en Utiel y su comarca, procedente básicamente de la uva “Bobal”, en 1932 se creó la Denominación de Origen “Utiel”²². Ya en 1949 se inauguró la actual bodega de la Cooperativa Agrícola de Utiel, que con 649 depósitos y una capacidad total de 33 millones de litros, fue considerada durante muchos años por su volumen e instalaciones como la más grande de España. También se instalaron hasta cinco fábricas de alcohol y aguardiente que elaboraban diversos licores.

Otro sector de gran relevancia afectado por la inauguración del ferrocarril en Utiel fue el de la antigua conducción fluvial de madera procedente de la Serranía conquense por los ríos Júcar y Cabriel. A partir de entonces la madera empezó a ser transportada mediante carros desde el desembarcadero de Contreras hasta Utiel, donde hacia 1930 llegó a haber hasta seis almacenes de madera y tres aserraderos que se mantuvieron al menos hasta mediados de siglo. Estos, abastecían la demanda local o la expedían por ferrocarril en

¹⁹ En 1869 quedó inaugurada la nueva dársena del puerto del Grao de Valencia con el servicio de ferrocarril que procedente de la Estación del Norte enlazaba con la de Utiel.

²⁰ Incluso se llegaron a superar los 500.000 hl en 1912 y 1913.

²¹ AHF. Expedientes I 151/17; I- 151/20; I 304-6-4; I 304-6-1.

²² Cuando se creó su Consejo Regulador se dio de alta como “Utiel-Requena” (22-9-1953).

vagones especiales hasta Valencia en cantidades que ofrecen una media anual de unas 10.400 Tm. a principios del s. XX²³ que llegó a representar hasta un 69% del total de la línea en los años veinte.

Cuadro 3. Estación de Utiel. Expedición de madera. Tm.

| | 1895 | 1901 | 1905 | 1910 | 1915 | 1920 | 1925 | 1930 | 1934 | 1940 |
|--------------------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Estación de Utiel | 11.201 | 9.553 | 3.167 | 3.906 | 8.288 | 11.713 | 19.495 | 15.974 | 6.812 | 13.727 |
| Total Línea | 18.840 | 17.998 | 8.420 | 5.980 | 13.584 | 17.042 | 27.646 | 23.274 | 11.408 | 20.589 |
| Porcentaje s/línea | 59,4 | 53 | 37,6 | 65,3 | 61 | 68,7 | 70,5 | 68,6 | 59,7 | 66,7 |

Fuente: AHF Norte y CICINV Renfe. Tráfico de mercancías. Elaboración propia.

Al menos entre los años 1920 y 1933 la harina fue otra de las mercancías con más movimiento en la estación de Utiel. Su incremento fue exponencial: mientras en 1915 salían unas 16 Tm tan solo cinco años más tarde (1920) pasaron a ser 1.278 Tm y casi 4.000 Tm en 1930²⁴. Hay que tener en cuenta que, como en el caso del vino, a la estación de “término” de Utiel llegaba producto traído de la provincia de Cuenca.

Por otra parte, durante estos años ya se hacía notar con fuerza la competencia del transporte por carretera tanto de mercancías como de viajeros. Hacia 1930 tenían ya parada en Utiel hasta seis líneas de autobuses procedentes de Cuenca, Motilla del Palancar, Mira, Fuenterrobles, Venta del Moro y Sinarcas. Para mejorar la competitividad, Norte decidió aumentar y mejorar el servicio de trenes duplicando el servicio. Esto provocó un aumento del número de viajeros, sobre todo en la estación de Utiel.

Cuadro 4. Estación de Utiel. Viajeros expedidos.

| | 1895 | 1901 | 1905 | 1910 | 1915 | 1920 | 1925 | 1930 | 1940 |
|--------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Estación Utiel | 12.807 | 18.878 | 19.186 | 23.887 | 29.442 | 50.978 | 48.663 | 50.602 | 63.934 |
| Total Línea | 82.687 | 108.771 | 120.945 | 148.677 | 173.861 | 290.480 | 304.211 | 293.995 | 284.061 |
| Porcentaje s/línea | 15,5 | 17,4 | 15,9 | 16,1 | 11,8 | 17,6 | 16,0 | 17,2 | 22,5 |

Fuente: AHF Norte y CICINV Renfe. Tráfico de mercancías. Elaboración propia.

En cuanto a las llegadas, éstas fueron de mucha menor entidad que las expediciones. Durante los primeros años de funcionamiento del ferrocarril los productos más destacados que llegaron a la estación de Utiel fueron los cereales, harinas, combustible, azúcar, arroz, verduras, material de construcción relacionado con las obras de reforma de la estación,

²³ Anuario Bailly-Bailliere y Piqueras (2008), p. 136.

²⁴AHF Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Tráfico mercancías (1895-1930).

abonos (a partir de los años treinta) y, sobre todo, envases vacíos para el vino. En términos generales se puede afirmar que la estación utielana gestionó una media anual de casi el 39% del total de las llegadas de la línea (cuadro nº 5).

Cuadro 5. Estación de Utiel. Llegadas de mercancías. Tm.

| | 1895 | 1901 | 1905 | 1910 | 1915 | 1920 | 1925 | 1930 | 1940 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|
| Estación Utiel | 10.841 | 8.046 | 11.213 | 15.993 | 19.680 | 32.487 | 33.862 | 49.376 | 22.668 |
| Total Línea | 24.602 | 22.732 | 28.927 | 39.740 | 43.888 | 74.644 | 91.900 | 126.035 | 82.771 |
| Porcentaje s/ línea | 44,1 | 35,4 | 38,8 | 40,2 | 44,9 | 43,5 | 36,8 | 39,2 | 27,4 |

Fuente: AHF Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España y COCINV. RENFE, Tráfico de mercancías. Elaboración propia.

6. El proyecto de ampliación de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1910)

Dada la intensa actividad comercial, en 1905 Norte decidió ampliar la estación de Utiel con nuevos muelles de carga y la redistribución del edificio de viajeros. El 20 de junio de 1910 D. Javier Sanz, subdirector de la compañía, remitió a la 2ª División Técnica y Administrativa de los Ferrocarriles en Barcelona un proyecto de reforma que fue aprobado el 9 de julio de aquel mismo año²⁵. Se justificaba en que se habían de redistribuir las dependencias del edificio de viajeros, ya que se precisaba disponer de un local para el almacenamiento de mensajerías, dar más amplitud a la cocina del dormitorio de agentes de trenes, y destinar para oficinas del Jefe de Estación el local donde en aquel momento se encontraba instalado el telégrafo, pasando éste al despacho de aquél.

Aunque la rentabilidad de la línea mantuvo una clara tendencia a la baja hasta llegar a cifras negativas a partir de 1918, el incremento de la actividad comercial en la estación de Utiel seguía siendo incuestionable, hasta el punto de que aquel mismo año ocupaba el puesto 39º en rentabilidad entre todas las estaciones de Norte (cuadro nº 6).

Cuadro 6. Estación de Utiel. Salidas de mercancías

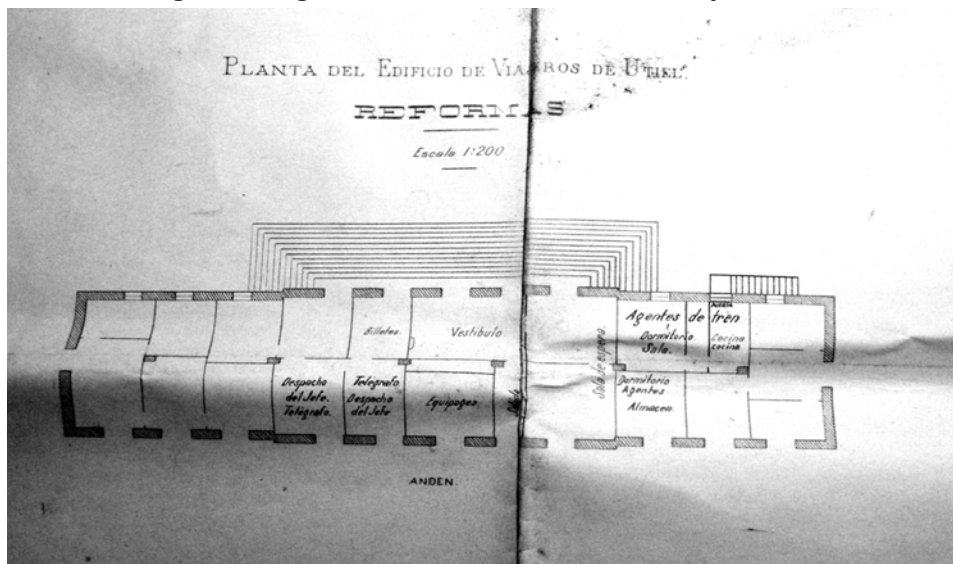
| | 1895 | 1901 | 1905 | 1910 | 1915 | 1920 | 1925 | 1930 |
|------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Estación Utiel | 60.645 | 18.416 | 23.045 | 36.739 | 40.889 | 59.380 | 52.217 | 55.995 |
| Total línea | 112.259 | 53.902 | 65.985 | 84.476 | 88.219 | 122.511 | 135.968 | 175.927 |
| Porcentaje sobre línea | 54,0 | 34,1 | 34,9 | 43,5 | 46,3 | 48,5 | 38,4 | 31,8 |

Fuente: AHF. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Datos estadísticos. Elaboración propia.

Nota: Las cifras de 1920 presentan discrepancias.

²⁵ AHF. Expediente I-148-22. Línea Utiel-Valencia, Sección 4ª. Art. 7. 1901.

Imagen 1. Antigua estación de Utiel. Edificio de viajeros. 1910.



Fuente: AHF Expediente I 148 documento nº 22.

7. El proyecto “Cuenca a Utiel” de José Eugenio de Ribera (1916)

Acabada la guerra europea se tomó definitivamente la decisión de enlazar Utiel con Cuenca, para desde allí completar el trayecto hasta Madrid mediante enlace con la línea ya existente por Tarancón y Aranjuez, y abandonando la idea de un verdadero “directo”. En la Ley de los Ferrocarriles Complementarios (25-12-1912) se contemplaban aquellas líneas “que por su trazado representan una sensible y beneficiosa disminución en los recorridos”. Entre ellas aparecía la de Cuenca a Utiel, por Landete “empalmado en los puntos extremos con los ferrocarriles existentes”, con una subvención de 60.000 pesetas/km, y 15.000 pesetas/km en anticipos reintegrables²⁶.

En un concurso de proyectos para la construcción de dicho ferrocarril convocado el 3 de marzo de 1916 resultó vencedor José Eugenio de Ribera, que ya en 1913 había defendido el trayecto Cuenca-Utiel frente al Madrid-Utiel (sin pasar por Cuenca) presentado por José Carbonell en 1909. Estaba fechado el 30 de abril de 1921 y fue aprobado el 10 de junio e incluido en el Plan Preferente de Urgente Construcción con algunas prescripciones. El proyecto fue replanteado en 1926 por varios ingenieros del Ministerio de Fomento y dividido en tres secciones. La tercera de ellas discurría desde el barranco de Mira hasta la Estación de Utiel (puntos kilométricos 83+341 a 112+786)²⁷.

Las estaciones, que habían sido diseñadas por el arquitecto Secundino Zuazo entre 1921 y 1924, formaban parte de otro conjunto unitario estandarizado de gran sencillez y

²⁶ Gaceta de Madrid, nº 335, de 30-11-1912.

²⁷ Gaceta Caminos de Hierro de 16-4-1906.

austeridad decorativa, con una estética propia distinta a la de los edificios construidos años atrás en la línea Utiel-Valencia. Disponían de dos plantas con una torreta en uno de los extremos que les proporcionaba una altura más, y con un mirador saliente bajo dicha torreta que avanzaba en dirección al andén. Fueron diseñadas en su mayoría con espacio suficiente para albergar vías de paso y apartadero. Lógicamente el número y extensión de éstas en la estación de Utiel era superior al del resto de la línea, al ser conceptualizada ya como futuro nudo de comunicaciones ferroviarias con Albacete y Teruel.

En 1924 el Estatuto Ferroviario, al dar vía libre a la construcción del ferrocarril a cargo del Estado, posibilitó que en plena Dictadura de Primo de Rivera se declarara la línea de Cuenca a Utiel como prioritaria en el llamado “Plan Guadalhorce”²⁸. Celebrada la subasta de las obras el 7 de agosto de 1926 se adjudicaron en un principio a la empresa Constructora Bernal (14-9-1926) en representación de Juan Manchetti. Posteriormente fueron transferidas a la empresa Cesaraugusta S.A. (4-9-1928). El trayecto fue dividido en tres secciones. La 1ª y la 3ª fueron finalizadas con cierta rapidez, ya que el transporte de los materiales quedaba facilitado por las compañías MZA y Norte respectivamente, cada una por su extremo. La 2ª sección (parte central), al precisar de la construcción de varios viaductos y túneles, se retrasó considerablemente.

8. El ferrocarril Baeza a Utiel (1923)²⁹

Cuando en 1908 se promulgó la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, ésta recogía una serie de líneas inconexas incluidas en las leyes de 1877 y 1905, pero también otras que posteriormente formarían parte del plan ferroviario nacional de 1926, como era el que pretendía unir Baeza con Saint Girons (Francia). Esta línea transversal, cuyas primeras propuestas datan también de finales del siglo anterior, fue concebida en un principio por razones estratégico-militares de Francia y España, pero posteriormente tuvo como objetivo la mejora del tráfico comercial entre Andalucía, La Mancha, el País Valenciano, Aragón y Cataluña. Dos de los tramos en que quedó dividido aquel macroyecto fueron el Baeza-Utiel y el Utiel-Teruel.

Como vemos, la estación de Utiel fue designada como cabecera y final de aquellos dos proyectos, y era el enclave donde estaba previsto que se produjera el cruce con el otro gran proyecto ferroviario todavía pendiente de completar el Madrid-Utiel-Valencia. Se preveía que, una vez puesta en servicio aquella línea, aquí tendría lugar no sólo la carga y descarga local y comarcal, sino también el intercambio y la distribución de una gran cantidad de mercancías, ganado y viajeros procedentes de los cuatro puntos cardinales del Estado español. En consecuencia, era necesario dotarla de todo un conjunto de infraestructuras ferroviarias que le permitiera atender la potencial demanda de servicios que requería.

Esta línea fue proyectada en un principio entre Alcaraz y Requena y quedó incluida como “estratégica” en el Plan de Ferrocarriles Secundarios de 1905³⁰. En septiembre de

²⁸ Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción. 5-3-1926.

²⁹ Sobre esta línea puede verse (Alabau 2009 y 2016b).

³⁰ R. D. de 31-3-1905.

1923 el Gobierno de Primo de Rivera decidió encargar una nueva redacción del proyecto buscando una nueva estructuración y la descentralización de la red ferroviaria. En el informe resultante aparecía por primera vez la estación de Utiel (en vez de Requena) como punto de enlace con la de Madrid-Valencia, pero el Consejo Superior Ferroviario lo desestimó. Cuando en 1926 se confeccionó el Plan Preferente de Urgente Construcción se incluyó un “ferrocarril de Baeza a empalmar con la de Cuenca a Utiel” (sin indicar el lugar de enlace) y después de varias alegaciones en cuanto al trazado, por R.O. de 8 de febrero de 1927 se anunció oficialmente que el proyecto pasaba a denominarse como “Baeza a Utiel”. La línea quedaba dividida inicialmente en cinco subproyectos: Baeza-Utiel; Utiel-Teruel; Teruel-Alcañiz; Alcañiz-Lleida y de aquí a Saint Giron. El primero de ellos quedó a cargo de la 5ª Jefatura y dividido a su vez en cuatro secciones. De ellas, la 4ª correspondía al tramo Albacete-Utiel, y por su complicado trazado y características orográficas fue la más problemática y costosa.

9. Empiezan los problemas (1929)

Aprobada la construcción de las líneas incluidas en el Plan Guadalhorce, las obras del ferrocarril Cuenca-Utiel se acometieron a buen ritmo, como también lo hicieron el 1º y 2º tramos del Baeza-Utiel. Sin embargo, el cambio de régimen y la crisis de 1929 agravaron los problemas económicos y obligaron a frenar la deuda ferroviaria y a pausar las obras. El Gobierno de la República carecía de recursos para hacer frente a las inversiones necesarias y las obras de ambas líneas con enlace en Utiel quedaron paralizadas o siguieron a muy bajo ritmo de construcción. Por Ley de 13 de abril de 1932 se declaró nulo el Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción y se ordenó al MOP un estudio sobre las líneas que podrían considerarse de utilidad nacional. Un decreto de fecha 23 de junio autorizó a elaborar un proyecto de ley recomendando concluir por cuenta del Estado aquellos ferrocarriles incluidos en el Plan de 1926 con empalmes útiles y cuyas obras se encontraran más adelantadas. Entre ellos estaba el de Cuenca-Utiel. Sin embargo, con relación a las obras del tramo Albacete-Utiel se proponía que para su terminación deberían contribuir los intereses locales, cosa que no se produjo³¹.

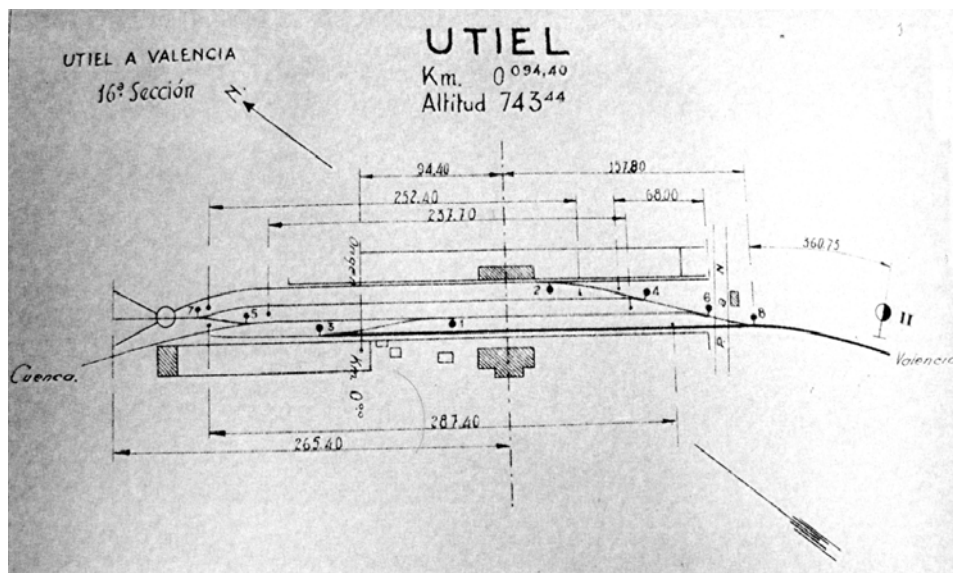
Pero es que había otra realidad que empezaba a ser preocupante, como era el estado de conservación de la vieja línea Utiel-Valencia, y por el que desde 1932 ya se alzaban voces reclamando a Norte un mejor mantenimiento. En aquel momento la velocidad media de los trenes en esta línea era de unos 33 km/h., cuando la óptima para una línea comercial se estimaba en los 50 km/h. Esta reivindicación de mejora fue una constante incluso después de completada la línea en 1947 (Marial, 1932, p. 10).

En cuanto a la estación de Utiel, el 4 de abril de 1928 la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera dispuso la creación de una comisión integrada por los técnicos del Estado encargados de los ferrocarriles Cuenca-Utiel, Albacete-Utiel, Utiel-Teruel y Utiel-Valencia para estudiar y proponer la solución más conveniente para el servicio combinado de la estación. En el informe se decía que no se había decidido ninguna estación “común” con la línea del Baeza - Utiel - Teruel. Fue el 1

³¹ Apartado b) del artº 2º de la Ley de 13 de abril de 1932.

de febrero de 1932 cuando se aprobó el proyecto de explanación y fábrica de la sección Utiel-Teruel, donde, ahora sí, se hallaba incluida la futura nueva estación utielana con el edificio de viajeros común a ambas líneas³².

Imagen 2. Estación de Utiel. Plano esquemático. 1932



Fuente: AHF RENFE. Libro III D 367 II.

Ante la escasa colaboración de los intereses locales afectados, un decreto fechado el 16 de febrero de 1934 autorizó al MOP a presentar en Cortes un proyecto de Ley disponiendo que todas las líneas iniciadas antes de 1926 se concluyeran por cuenta del Estado. En orden de prioridad la línea Cuenca-Utiel era la primera que debía concluirse. El Baeza-Utiel aparecía en el 5º lugar, como “enlace indispensable”. De esta forma se abordaron sin demoras las obras de ampliación de la estación utielana, pero la guerra las volvió a ralentizar. Los 29.445 metros lineales de vía ejecutados en la 3ª sección del Cuenca-Utiel (entre los puntos kilométricos 83+214 y 112+722), utilizando un carril de 45 kg/ml., fueron recepcionados provisionalmente el 1 de noviembre de 1936. El 27 de septiembre de 1940 se firmó un convenio entre el Estado y Norte por el que se formalizaba de manera excepcional la explotación del tramo Utiel-Camporrobles (incluía la estación de Las Cuevas de Utiel) que ya había sido utilizado logísticamente durante la guerra, supeditado a los acuerdos que se establecieran cuando se inaugurara la línea de forma definitiva.

Para el Gobierno franquista el ferrocarril Cuenca-Utiel volvió a ser considerado como prioritario y debía finalizarse mediante la unión de los ramales Aranjuez-Cuenca (M.Z.A.) y Utiel-Valencia (Norte). La Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y Transporte por Carretera de 24 de enero de 1941 dispuso el rescate por parte del Estado de todas las líneas

³² AGA. Leg. 24/09891. 2ª Jefatura. Ferrocarril Cuenca a Utiel.

ferroviarias de ancho normal, y el 23 de julio de 1943 el general Franco firmaba un decreto declarando urgentes las obras de esta línea. Se aplicó la “Ley de Expropiación Forzosa” de 7 de octubre de 1939³³, y se propuso un plan urgente de reforma de la estación.

En lo referente al “Baeza”, no duró mucho la intención de continuar las obras. Ante el fracaso de la colaboración de los ayuntamientos y la falta de recursos por parte del Estado se suspendieron las obras. En el caso de la 4ª Sección (Albacete-Utiel) esto sucedió en mayo de 1932. Un informe fechado en 1935 volvió a recomendar el abandono de la construcción de las líneas Albacete-Utiel y Utiel-Teruel. Por su parte, el MOP anunció que por sí solo no podía sostener el mantenimiento de las obras de los ferrocarriles que había en construcción y una vez más estableció un orden de prelación (16-2-1934) por el que se continuaban las obras del Cuenca-Utiel, pero se suspendían las de las líneas de Baeza y Teruel. Con el paso del tiempo esta línea siguió perdiendo interés. Sólo continuó adelante el proyecto de ampliación y reforma de la estación de Utiel por su vinculación al de Cuenca.

10. Las ampliaciones de Demetrio Ullastres (1946).

A pesar de las expectativas económicas y de comunicación una vez se produjera la conexión de la línea Cuenca-Utiel, la actividad en la estación utielana, que todavía servía de término provisional de la línea de Valencia, había decaído sensiblemente. En aquellos momentos las expediciones de vino no eran ya ni con mucho las de cuarenta años atrás, pero el Régimen necesitaba demostrar de cara al exterior su capacidad para solventar sus problemas económicos al tiempo que daba una imagen de progreso y de creciente industrialización sin reparar en gastos.

De la línea Cuenca-Utiel se hizo cargo la 2ª Jefatura de Estudios y Construcciones del Ferrocarril. Se nombró ingeniero Jefe de la misma a D. Fernando Cesariego, y como ingeniero encargado de las obras a D. Demetrio Ullastres. La línea pasó a llamarse “Ferrocarril directo de Madrid a Valencia”, aunque al pasar por Cuenca ya no era tan directo. La empresa contratada fue “Ferrocarriles y Construcciones A.B.C.”. Es en esta nueva etapa donde aparece la segunda y más importante ampliación de esta estación, ahora de acuerdo con un diseño arquitectónico moderno, con amplias instalaciones, dotada de pabellones capaces y salubres para el personal, y previendo la construcción de talleres, depósitos de agua, modernos enclavamientos, muelles, etc.

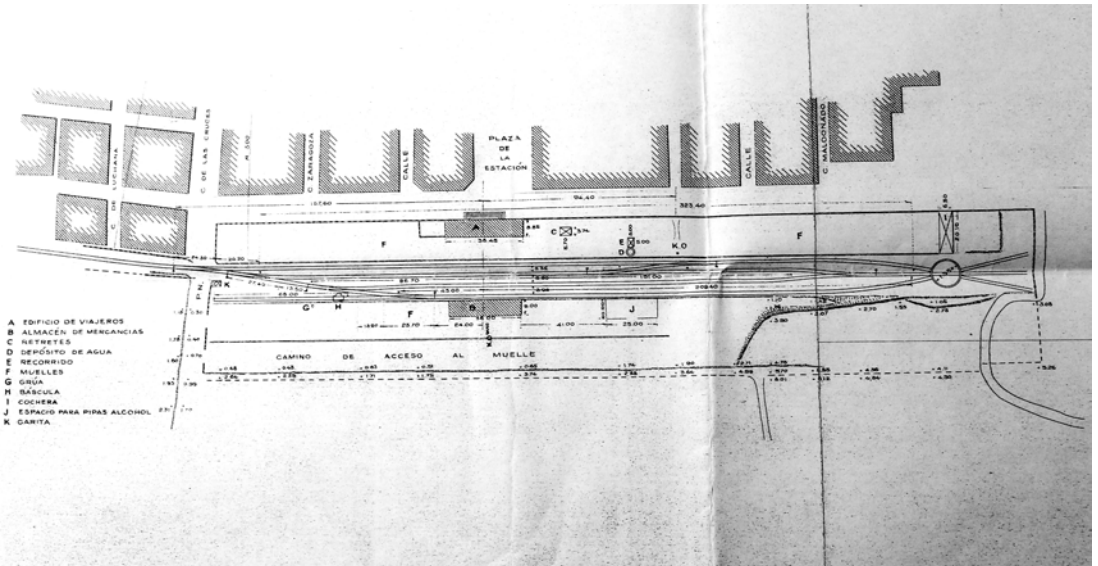
Como en el proyecto redactado por el ingeniero D. Eugenio Trueba (1929)³⁴ sobre la explanación y fábrica de la sección de Utiel a Teruel de la línea del Baeza iban incluidas las infraestructuras, los edificios, las obras de fábrica y otras accesorias de la estación utielana, se decidió incorporarlo al proyecto Cuenca-Utiel a propuesta de la Dirección General de Ferrocarriles porque “se consideraba de máxima urgencia ... y una vez mereciera la aprobación se podría construir lo más rápido posible con cargo a cualquiera de los ferrocarriles dependientes de la 6ª Jefatura”³⁵.

³³ B.O.E. nº 216. 4-8-1943.

³⁴ Aprobado por el MOP el 1-2-1932.

³⁵ AGA. Expediente 24/09891. Estación Utiel. 1946.

Imagen 3. Plano de la antigua estación de Utiel



Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. AGA. Fondo Ministerio de Obras Públicas. Caja 24/9891.

Al mismo tiempo, Ullastres emitió un informe el 18 de junio de 1946 en el que insistía en realizar reformas en la vieja línea Utiel-Valencia, a la que calificaba “de condiciones ferroviarias poco satisfactorias”, ya que tanto las infraestructuras como las vías existentes no estaban en condiciones de soportar el futuro tráfico de trenes modernos de la línea Cuenca-Utiel una vez que ésta quedase en explotación, y con más motivo cuando se inaugurara la línea Utiel-Teruel. Mientras esto no ocurriera se debía hacer aquí un cambio de tracción, ya que “ni las grandes locomotoras pueden pasar por las obras, ni el material actual puede ser remolcado en las pendientes hasta 30 milésimas por pequeñas locomotoras” como eran las que todavía funcionaban en este trayecto. El ingeniero llamaba la atención sobre el hecho de que si Utiel se iba a convertir en un futuro nudo ferroviario era imprescindible dotarlo “de las instalaciones propias del carácter e interés nacional que cabe atribuírsele”³⁶.

Los planos de la antigua estación utielana antes de iniciarse las reformas, mostraban la siguiente infraestructura: junto al edificio de viajeros, donde ahora está la fonda y cantina, estaban los retretes. Otro edificio situado justo enfrente (norte) ocupaba parte del muelle para mercancías que corría al otro lado de la playa de vías, donde se situaba una grúa, una báscula y un espacio para el depósito de pipas de alcohol. Entre los andenes estaban previstos pasos inferiores. Al inicio del muelle (levante) existían dos garitas. A poniente, un depósito de agua y un pequeño edificio de “Recorrido”, y al final unas cocheras junto a la placa giratoria (imagen nº 3)³⁷.

³⁶ Ibidem.

³⁷ AGA. Caja 24/9188.

Al llevarse a cabo el expediente de las nuevas expropiaciones de los terrenos se amplió convenientemente la zona para que pudiera acoger las infraestructuras y el tráfico de las tres líneas previstas. Para aligerar decisiones, en Utiel los propietarios afectados ofrecieron los terrenos necesarios para el emplazamiento de la estación “con o sin indemnizaciones”. El objetivo era reducir al mínimo el plazo de la inauguración. Ullastres llegó a hacer hasta cinco modificaciones al proyecto original para intentar cumplir con las exigencias impuestas por los plazos y por el presupuesto. Para ello, se decidió (septiembre 1946) conseguir el objetivo en dos etapas: en la primera se debían llevar a cabo las obras más perentorias para la puesta en funcionamiento del ferrocarril de Cuenca a Utiel (infraestructuras, superestructuras, edificios, saneamientos, abastecimiento, etc.). La 2ª etapa quedaba relegada a la incorporación de las otras dos líneas al tráfico o a “nuevas órdenes”.

En la última de las modificaciones al proyecto (31-3-1947) se estimaba un presupuesto total de ejecución de 9.497.015 pesetas y de administración de 9.591.985 pesetas. Las obras debían realizarse mediante destajos en número suficiente como para alcanzar su terminación en el menor plazo posible, pero hubo bastantes demoras por problemas de abastecimiento de material (sobre todo, cemento), por su calidad y por inclemencias del tiempo. También hubo problemas con la expropiación de una bodega que se encontraba justo en el eje central de las vías, en dirección a Cuenca, y que no se había podido demoler, lo que obligó a modificar la situación del puente giratorio existente construyendo otro nuevo de 23 m de diámetro en un apartadero. Se proponía que el cerramiento de los terrenos fuese igual al de la estación de Cuenca para que fuera homogéneo con aquella línea³⁸. Se dotó a la estación de modernas instalaciones eléctricas de señalización y enclavamiento. Cinco reflectores sobre torretas metálicas de 20 metros de altura a 4.000 w iluminarían los terrenos del complejo ferroviario, que se extendían sobre una superficie total de más de 225.000 metros cuadrados de terreno. La vía en dirección a Teruel seguía paralela a la de Cuenca hasta pasar la estación de Utiel.

Zona oriental y parte central

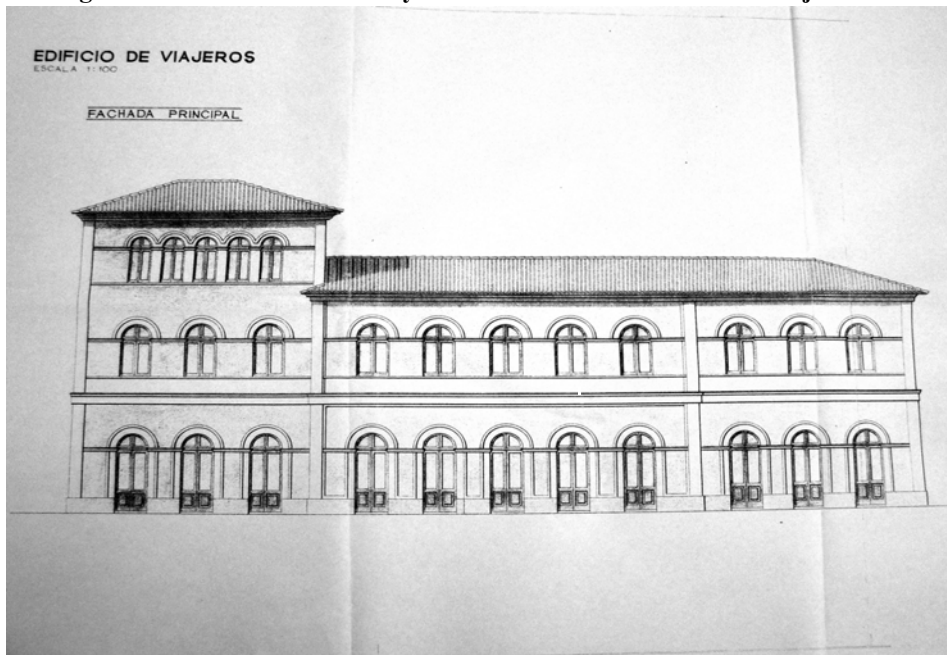
Se proponía construir el edificio de viajeros, provisto de una marquesina en el andén; una pequeña cantina y una cabina de enclavamientos al este; y una playa de 12 vías más dos de maniobras (con tres pasos subterráneos) que se reducían a ocho vías para cruzar por un paso superior la actual carretera CV-390. La longitud total de vías prevista era de más 20 km. A poniente se construiría una dependencia para material móvil y un edificio para la Gran Velocidad, así como otra cabina de enclavamientos, tres edificios de viviendas y dormitorios para el personal. Y al otro lado de las vías (norte), un muelle de trasbordo.

Zona occidental de prolongación hacia Cuenca

Aquí habría un edificio para material móvil, corrales y muelle para ganados; un muelle para automóviles; otros dos descubiertos para expediciones y llegadas de Pequeña Velocidad; un parque de ruedas y una factoría. La línea seguía hacia Cuenca mediante vía única.

³⁸ AGA. Caja 24/10492.

Imagen 4. Estación de Utiel. Proyecto de reforma del edificio de viajeros. 1946



Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. AGA. Fondo Ministerio de Obras Públicas. Caja 24/10492.

Zona de Expansión y Servicios

En esta zona, situada el suroeste de la playa principal de vías, se encontraban dos edificios de oficinas, un taller de tracción, un gran puente giratorio, varios depósitos para carbón, una fosa picafuegos y dos depósitos de agua de 200 metros cúbicos cada uno³⁹.

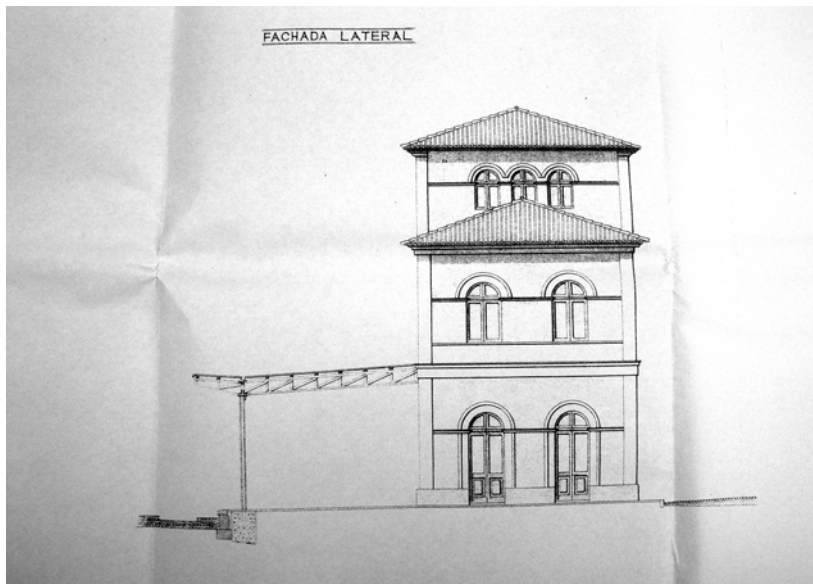
Muchos de aquellos edificios e infraestructuras quedaron construidos y listos para su utilización.

Respecto del edificio de viajeros, cuyo proyecto –como hemos dicho– había sido incorporado del proyecto Utiel-Teruel aprobado por el MOP el 3 de marzo de 1930, el ingeniero Ullastres proponía elevar en una planta el viejo inmueble en toda su superficie, por considerarlo insuficiente, y añadir la torreta característica de las estaciones de la línea Cuenca-Utiel, conservando la distribución de huecos para aprovechar la obra existente. De ahí que en su proyecto de reforma el edificio conserve los 11 vanos de Antonio Cortina y mantenga sus dimensiones de planta iniciales. Su acceso principal mantenía los escalones frontales (y no laterales como están ahora)⁴⁰. Tanto este edificio como el de los dormitorios del personal fueron dotados de calefacción.

³⁹ AGA. Caja 24/10492.

⁴⁰ AGA. Caja 24/09188 y Caja 24/10492.

Imagen 5. Estación de Utiel. Proyecto de reforma del edificio de viajeros. 1946



Fuente: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. AGA.
Fondo Ministerio de Obras Públicas. Caja 24/10492.

En cuanto a la fonda, finalmente se decidió construir un nuevo edificio de dos alturas (23,80 x 8,80 m) separado del de viajeros, el cual fue “considerado un acierto dada la importancia que ha de alcanzar esta estación”. En su planta baja se ubicó la cantina en sustitución de la proyectada inicialmente.

11. Inauguración de la línea Cuenca a Utiel (1947)

Apenas llegaron las primeras noticias de la inauguración del trayecto Cuenca-Utiel, la burguesía y el comercio valencianos reivindicaron como prioritaria la mejora y el acondicionamiento de la vieja vía de Utiel a Valencia, ya que era muy evidente que las infraestructuras existentes no serían capaces de soportar el paso de los modernos trenes. Sin embargo, este tramo no era considerado importante en aquellos momentos para el Gobierno. En sus planes inmediatos sólo entraba la conexión cuanto antes entre ambas líneas. Los días 12 y 13 de noviembre de 1947 se realizaron las pruebas de resistencia y el 25 se entregó provisionalmente a RENFE todo lo construido, que permitiría ya su explotación. Aquel mismo día el tren inaugural partió de Cuenca tirado por dos potentes locomotoras de última generación de MZA (serie 1700), seguidas de un furgón y cuatro coches de butacas de Norte y un coche-salón, donde se instaló el jefe del Estado, que fue recibido en olor de multitudes e inauguró oficialmente la nueva estación con sus modernas instalaciones (Alabau, 2016a).

El edificio de viajeros en la práctica quedó terminado el 17 de enero de 1951 y la fonda se inauguró el 9 de abril. Un año más tarde (30-1-1952) RENFE se hizo cargo

formalmente de ambos edificios, además de tres casillas de vías y obras, y la vivienda del material móvil. En 1966 se instaló como obra de mejora una marquesina metálica de 5,09 metros de voladura y se pavimentó el andén⁴¹. Y por fin, el 12 de febrero de 1958 se procedió a la entrega de las instalaciones de señalización y enclavamiento, y a la firma del acta de entrega definitiva a RENFE para su explotación⁴². No obstante, el proyecto global quedó a la espera de que se resolviera de una vez la continuación o no de las obras del “Baeza-Utiel”.

12. El fiasco del “Baeza-Utiel”

Acabada la Guerra Civil se hallaban construidas un 60% de las obras de la sección Baeza-Albacete, pero tan sólo un 30% de la de Albacete-Utiel. Se argumentaba que este ferrocarril sólo tendría sentido una vez estuviese terminado el tramo Albacete-Teruel, aunque el de Utiel a Teruel estaba sin siquiera subastar, y en la sección 4ª (Albacete-Utiel) se estimaba que el coste real era ya de 650.000 pesetas/km terminado. Las obras continuaron paralizadas.

En 1958 España entró en la OEEC como miembro asociado y también en el FMI y el Banco Mundial. Los efectos a nivel económico de esta incorporación fueron inmediatos, pero la pertenencia a los nuevos organismos internacionales obligaba a seguir sus directrices, ya que la concesión de los créditos internacionales estaba condicionada a la aceptación de las recomendaciones de sus expertos, y estos pedían la concentración de inversiones en las líneas en funcionamiento de RENFE, en la red principal de carreteras y en algunos puertos importantes a costa de sacrificar las líneas ferroviarias no terminadas. Por tanto, se recomendaba paralizar las obras de construcción del Baeza-Utiel por estimar que el tráfico previsible no justificaba las inversiones necesarias para su terminación y puesta en explotación. También la empresa consultora francesa Sofrerail era de la misma opinión (1963), pero tampoco recomendaba abandonar definitivamente el proyecto, ya que los resultados negativos cuantitativos no eran tan relevantes como para su paralización definitiva. En cambio, los informes del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera (1963) y de otra empresa contratada por las Cámaras de Comercio de Albacete y Jaén eran favorables a su continuación.

Pasó el tiempo sin tomarse ninguna decisión hasta que la comisión interministerial creada para formular el Plan General de Ferrocarriles publicó sus conclusiones (1980), que fueron determinantes: RENFE debía limitarse a explotar las líneas en funcionamiento y en el caso de que dispusiera de medios suficientes se plantearía la posibilidad de construir o terminar otras líneas, teniendo preferencia la de Baeza-Albacete, y dejando definitivamente fuera la continuación hasta Utiel. El 20 de julio de 1988 el Consejo de Ministros acordó el inicio de los trámites para la reversión de los terrenos expropiados en su momento y la enajenación de las instalaciones. La línea pasó a ser uno de los mayores despilfarros ferroviarios de la historia. La decisión supuso un duro golpe para las perspectivas de desarrollo de Utiel y de su estación ferroviaria.

⁴¹ Archivo ADIF Valencia. Patrimonio. Expediente Utiel.

⁴² AHF. Expediente I 259-007-1 y 3.

13. Decadencia en la actividad económica en los años cuarenta y cincuenta

Si bien es cierto que recién acabada la guerra la actividad económica en la estación ferroviaria utielana volvió a recuperarse, debido sobre todo al deplorable estado de las carreteras, conforme éstas se fueron reformando y modernizando, aquélla fue disminuyendo. La competencia del transporte terrestre, el abandono de la línea del Baeza, el hecho de dejar de ser y actuar como estación “término” por la continuación de la línea hasta Cuenca y Madrid y, sobre todo, la apuesta de modernización de RENFE por la línea de Albacete, acabaron por afectar de manera determinante a la actividad comercial de la estación de Utiel y a su tráfico ferroviario. La línea quedó de vía única y sin electrificar, asumiendo una función regional y de cercanías decadente, que todavía ejerce. Por otra parte, al construirse el tren AVE Madrid-Valencia (2011) no se aprovecharon ni los amplios terrenos disponibles ni ninguna de las edificaciones existentes en Utiel de las que RENFE era ya dueña.

Desde el punto de vista económico, en 1950 los envíos de vino comarcales –que seguía siendo el principal producto expedido por ferrocarril– no superaron las 10.000 tm y en 1977 apenas alcanzaban las 1.700 tm. Bien poca cosa en comparación con las más de 120.000 tm que se expedían por carretera (Piqueras, 2008, pp. 132-136) o con las más de 30.000 tm medias anuales que, como hemos podido ver, se expedían sólo por la estación de Utiel con anterioridad a 1930. Lo mismo ocurrió con otros productos. En cambio, en lo que respecta a viajeros, la estación utielana en 1956 todavía registraba un movimiento de 107.000 viajeros (46% del movimiento comarcal), aunque pronto se dejaría notar también aquí la competencia de los autobuses. Por si fuera poco, a mediados de los noventa se inauguró la autopista A-3, que, junto con la modernización y ampliación de la red de carreteras (incentivada también por el Estado a través de diversos planes)⁴³, ha propiciado la utilización masiva de automóviles particulares y una mayor oferta y servicio de líneas de autobuses que, con el mismo servicio, transportan a los pasajeros hasta otros pueblos de la zona sin tener que traspasar en la estación. Aunque RENFE mejoró el servicio modernizando la tracción con máquinas de motor diésel y poniendo en servicio durante unos años un tren Talgo entre Madrid y Valencia (en 1964), la vieja línea Cuenca-Utiel-Valencia no ha podido volver a ser ya competitiva y se mantiene lastrada por su crónica lentitud y su deficiente y escaso servicio, problemas añadidos a la manifiesta falta de mantenimiento. Hoy, la inmensa extensión de terrenos que abarcaban el complejo ferroviario de Utiel muestra una imagen desoladora, y los magníficos edificios de viajeros y la fonda parecen reivindicar orgullosos su existencia ante la amenaza constante de un futuro incierto.

14. Conclusiones

Aunque se trataba de una estación intermedia del ferrocarril directo de Madrid a Valencia, la estación de Utiel funcionó durante más de seis décadas como estación de

⁴³ En 1980 las inversiones en el ferrocarril no superaron el 10% del total. El 90% se lo llevaron las carreteras.

término aglutinando la mayor parte del movimiento comercial de la línea, con un importante tráfico de pasajeros y mercancías, sobre todo vino. Las expectativas que brindaba la futura continuación de la línea hasta Cuenca y Madrid y, sobre todo, la proyectada conexión con la línea “Baeza-Utiel-Teruel”, dado el potencial económico que se le suponía como futuro nudo de comunicaciones ferroviarias, influyeron de manera determinante no sólo en su propio desarrollo, sino en el de Utiel. Una ciudad que vio como en poco tiempo, gracias al ferrocarril, aumentaba sensiblemente su censo y propiciaba una intensa actividad comercial sin precedentes en su historia. Fracasado el proyecto del Baeza y perdido el interés “oficial” por la línea convencional Madrid-Utiel-Valencia, las posibilidades de futuro de la estación utielana son bastante inciertas.

Bibliografía

Aguilar Civera, Inmaculada, 2008. “El patrimonio ferroviario. Obras de fábrica de la línea de Valencia a Utiel” en Aguilar Civera, Inmaculada (coor). Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La Plana Utiel-Requena. Generalitat Valenciana, Conselleria d’Infraestructures i Transports, València: 223-244.

_____, 1984. Historia de las Estaciones. Arquitectura ferroviaria en Valencia. Diputación Provincial, Valencia.

Aguilar Civera, Inmaculada y Javier Vidal Olivares, 2002. 150 años de ferrocarril en la Comunidad Valenciana. Generalitat Valenciana. Conselleria d’Obres Públiques i Transport, València.

Alabau Montoya, José, 2008. “El Baeza-Utiel. Un ferrocarril que nunca llegó a ser” en Aguilar Civera, Inmaculada (coor) Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La Plana Utiel-Requena. Generalitat Valenciana, Conselleria d’Infraestructures i Transports, València: 79-98.

_____, 2016a. “La estación ferroviaria de Utiel como protagonista”. Utielánias. 9: 32-38.

_____, 2016b. “La Estación de ferrocarril de Utiel. Un gran proyecto frustrado”. Oleana: Cuadernos de Cultura Comarcal. 30: 5-26.

Esteve García, Juan Pedro, 2001. “Las relaciones ferroviarias Madrid-Valencia en los años de la Guerra Civil Española” en II Congreso de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid y Ayuntamiento Aranjuez.

Herrera Lorenzo, Macarena, 2006. “Estaciones de Paso. Castilla-La Mancha”. Revista del Ministerio de Fomento. 553 (julio-agosto): 62-77.

Hortelano Iranzo, José Luis, 1986. “Gestación, construcción y primeros años del funcionamiento del ferrocarril entre Utiel y Cuenca”. Oleana: Cuadernos de Cultura Comarcal, 2: 7-16.

_____, 2008. “El ferrocarril Valencia-Utiel” en Aguilar Civera, Inmaculada (coor) Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La Plana Utiel-Requena. Generalitat Valenciana, Conselleria d’Infraestructures i Transports, València: 65-78.

Martínez Martínez, José Luis, 2008. “Antecedentes Históricos. Primeras propuestas”, en Aguilar Civera, Inmaculada (coor) Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La Plana Utiel-Requena. Generalitat Valenciana, Conselleria d’Infraestructures i Transports, València: 37-48.

Oficina de Estudios de las compañías de los FF.CC del Norte de España y de M.Z.A.,1936. El problema de los ferrocarriles en construcción. Madrid.

Piqueras Haba, Juan, 1986. Historia y guía de los vinos valencianos. Generalitat Valenciana. Conselleria d’Agricultura i Pesca, València.

_____, 1997. La Meseta de Requena-Utiel. Monografías C.E.R., Requena.

_____, 2008. “Ferrocarril, Transporte y Territorio en la Meseta de Requena-Utiel” en Aguilar Civera, Inmaculada (coor) Historia del Ferrocarril en las Comarcas Valencianas: La Plana Utiel-Requena. Generalitat Valenciana, Conselleria d’Infraestructures i Transports, València: 129-152.

Prieto, Lluís y Joan Carles Enguix, 1994. El Transpirenaico del Noguera Pallaresa y el ferrocarril Lleida-Teruel-Baeza. Ed. Lluís Prieto, Barcelona.

Ribera, José Eugenio, 1913. La verdad sobre el ferrocarril directo de Madrid a Valencia. Imprenta Prudencio Pérez, Madrid.

Sánchez Roda, José María, 1985. Un siglo entre vías. Ayuntamiento de Utiel, Utiel.

Sociedad de los ferrocarriles de Cuenca a Valencia y Teruel, 1885. Memoria de los trabajos realizados en las secciones 3ª y 4ª. Imprenta Ortega, Valencia.

Troitiño Vinuesa, Miguel Ángel, 1978. “El ferrocarril como indicador de la marginación del territorio conense y de la incapacidad de una ciudad en crisis para luchar frente a los intereses del capital”. Revista Cuenca, 13. Diputación de Cuenca, Cuenca.